

Ce document destiné principalement aux habitants de la communauté de communes de Montesquieu a été réalisé par des associations de riverains et de protection de l'environnement du canton de La Brède (33) avec les informations disponibles dans la presse en septembre 2010.



En ce début de vingt et unième siècle, nous sommes confrontés à une crise économique et écologique sans précédent. Les matières premières et l'énergie se raréfient et leurs coûts s'envolent. Plus que jamais, nos choix en matière de transport sont déterminants. Le développement du transport en commun et, plus particulièrement, du transport ferroviaire s'impose comme une évidence. Il peut répondre comme il l'a fait par le passé aux besoins de l'ensemble de la population de notre pays en desservant les zones les plus reculées avec une extrême efficacité, aussi bien pour le fret que pour les passagers. Face à la voiture et à l'avion, il doit être un support des économies de demain.

Mais dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, il est possible d'utiliser de bonnes raisons pour servir de mauvaises causes. Des ambitions politiques et industrielles finissent par nous vendre un projet dont nous n'avons pas besoin. Un projet qui privilégie la vitesse et le « prestige » avant toute autre considération : le train à grande vitesse (TGV) sur des lignes réservées à la grande vitesse (LGV).

Le TGV sur LGV est un très gros consommateur d'infrastructures et d'une énergie qu'aujourd'hui il est impératif d'économiser. Il détruit l'environnement et la qualité de vie dans des zones encore préservées et augmente les nuisances dans les zones urbaines et périurbaines. Non seulement il ne répond pas aux besoins en transport de l'ensemble de la population mais il peut être la cause d'une dégradation du service actuel par abandon du réseau ferroviaire classique. En absorbant à lui seul la majorité des possibilités de financement, il tue dans l'œuf tout autre projet.

### **LGV, une utilité contestée :**

#### **Depuis les débats publics (2005), deux visions des choses s'affrontent :**

- D'un côté, une forte majorité de grands élus, principalement conseillers régionaux et généraux qui veulent ces LGV et le prouvent en votant leur financement par les collectivités territoriales.
- De l'autre, des opposants, des environnementalistes évidemment, mais surtout des citoyens directement menacés par les projets et qui pour beaucoup ont voulu comprendre : pour qui et pour quoi ? Il est bon de savoir sur quel autel seraient sacrifiés, tout au long des tracés, riverains et environnement.
- Le discours du monde politique favorable aux LGV est très fortement inspiré de la publicité distribuée par RFF : il y est insisté sur des avantages vrais ou supposés et l'on passe sous silence les aspects susceptibles de fâcher...
- Pour les opposants, la réflexion sur les conditions techniques, économiques et financières de la réalisation des projets conforte leur conviction : des projets dévastateurs, inutiles et ruineux. Pas d'échanges constructifs d'arguments entre les deux.
- Les politiques, forts de leurs mandats et de leur puissance médiatique, veulent imposer leur discours.
- Les opposants, avec leurs moyens, essayent de tirer la sonnette d'alarme, évoquant ce qu'ils considèrent comme des contrevérités et des aberrations économiques et financières.

#### **Est-il raisonnable d'être pour ou contre les LGV ?**

La pire des positions étant caricaturée par une déclaration de Gilles Savary, vice-président du Conseil Général de Gironde, au demeurant fervent supporter des LGV : « Si j'étais un propriétaire exproprié, je serais moi aussi farouchement opposé à la LGV ».



Dans l'alternative évoquée, deux notions fondamentales doivent servir de base pour prendre position : « le développement durable » et « l'utilité publique ».

- « Le développement durable » implique la prise en compte de trois enjeux : environnemental, économique et sociétal.
- « L'utilité publique », elle, se définit en comparant l'intérêt général d'un projet aux inconvénients de tous ordres qu'il comporte. Personne ne peut contester que ces projets seraient catastrophiques pour les environnements traversés, naturels comme humains, quelles que soient les mesures d'insertion de la ligne prises par RFF. Et, à y regarder de plus près, les aspects sociétaux et économiques sont loin d'être aussi avantageux qu'on aurait voulu le faire croire

#### **Une problématique économique plus que délicate**

Les projets de LGV et leur argumentaire ont été formalisés avant 2005... La crise a percuté tout cela et beaucoup de choses s'en trouvent modifiées de façon durable pour ne pas dire définitive. Il n'est pas apparent que nos responsables politiques en aient pris la mesure...

Selon RFF, largement relayé par les grands élus favorables aux LGV, grâce aux voies nouvelles dédiées à la très grande vitesse, le réseau actuel pourrait accueillir plus de fret et de TER. L'argument est, évidemment, de nature à convaincre le public... sauf... si l'on considère que, dans ce cas de figure, il y aura deux réseaux à entretenir au lieu d'un.

L'équation se pose alors en ces termes :

- Il est officiellement reconnu que, faute de l'entretien nécessaire des voies aux caténaires, l'ensemble du réseau ferroviaire classique français est à réhabiliter.
- Les LGV prévues pour des circulations de trains à 320-360 km/h ne supportent pas la médiocrité de l'entretien ; en conséquence RFF prévoit une augmentation de son coût de 3 à 4% par an.
- À ce jour, les caisses de RFF sont alimentées par les péages perçus (3 milliards d'euros/an) et les subventions publiques (2,3 milliards d'euros/an), ces dernières, comme il se doit, sont en décroissance.
- La dette de RFF est de 28 milliards d'euros.

Il apparaît bien que, si l'annonce était séduisante, les contingences économiques sont inquiétantes. De plus RFF subsistant des péages versés par les utilisateurs des réseaux, il est important de considérer les prévisions de trafics.

Lors des débats publics (2005), RFF se basait sur une croissance économique de 1,9% en moyenne jusqu'en 2025. Il en déduisait une perspective de croissance des déplacements au rythme annuel moyen de 1,7%.

Il est alors médiatisé, entre autres, que, grâce à un trajet Paris/Bordeaux en 2 heures au lieu de 3 (sans arrêts) avec des TGV roulant à 320 km/h, Bordeaux gagnera 5 millions de voyageurs par an... Aujourd'hui, crise oblige, SNCF éprouve de grandes difficultés à remplir ses TGV. Une stagnation, voire un recul, de l'activité TGV est enregistrée et une inévitable augmentation du prix du billet n'arrangera pas l'affaire.

Cette augmentation sera la conséquence des charges spécifiques du système TGV :

- Pour les péages que verse la SNCF, la facture du seul TGV pourrait s'alourdir de 900 millions d'euros en cinq ans.
- L'entretien du matériel roulant TGV coûte deux fois plus cher que celui d'un train classique.
- La consommation d'énergie est, elle aussi, considérablement supérieure à celle d'un train classique.

SNCF a beau affirmer que « la très grande vitesse est un service qui se paye », le porte monnaie des clients n'est pas sans limite.

Quant au fret ferroviaire, c'était la solution d'avenir pour le Grenelle de l'environnement ; grâce aux LGV, des sillons devenaient disponibles sur les voies actuelles pour le transfert modal route-rail... C'était la solution au « mur de camions ». Sauf que le fret est encore et toujours la machine à perdre de l'argent de la SNCF.

Il demeurera un poste fortement déficitaire pour SNCF tant qu'il ne sera pas compétitif par rapport au routier. Et la crise accentue encore la déconfiture :

- baisse de tonnages à transporter,
  - concurrence accrue de nombreux routiers ayant baissé leurs tarifs.
- En conséquence, SNCF précise son intention de se désengager de son activité « wagon isolé » et revoit à la baisse ses gares de triage.

On peut donc avancer sans risque que RFF ne redressera pas ses comptes grâce aux LGV. Par contre, on peut se demander qui à terme prendra en charge cette dette colossale que RFF sera bien incapable de rembourser. L'évolution du rapport coût/recettes conduit RFF à l'asphyxie et, dans ce contexte, **l'Europe pourrait demander la requalification de la dette de RFF en dette publique.**

## LGV, une nécessité sociale bien peu évidente

C'est, paraît-il, avoir le « sens de l'État » : Un homme politique doit savoir sacrifier l'intérêt particulier au profit de l'intérêt général...

Cela impliquerait que la stérilisation de milliers d'hectares d'environnement et la perte de qualité de vie pour quelques centaines de milliers de riverains soient considérées comme un mal nécessaire pour répondre à un besoin sérieux concernant une majorité de citoyens.

Il est bon de s'assurer que le jeu vaut bien la chandelle :

Il ne suffit pas de gagner une heure entre Bordeaux et Paris pour que de nouvelles populations se ruent sur les TGV. On ne monte pas à Paris parce que le trajet est de 2H au lieu de 3 mais parce qu'on en a la nécessité ; il est de notoriété que 50% environ des utilisateurs le sont pour des raisons d'ordre professionnel et la population concernée ne dépasse guère 10% de l'ensemble des citoyens. La très grande vitesse est un confort certain pour cette frange de population mais n'a sûrement pas un caractère d'intérêt général.

## Au-delà de la balafre du massif landais, de graves nuisances locales

### LGV, UN MUR DE NUISANCES.



- Une LGV n'est franchissable que par des ouvrages d'art, aériens ou souterrains.
- Pour une efficacité relative, les murs antibruit ont une hauteur de 3 à 5 mètres. Le problème est accentué lors des passages en remblai.
- Le « seuil de danger » acoustique est fixé à 90 décibels ; ce seuil de danger s'estime de façon ponctuelle lors du passage de 1 TGV et non sur un calcul de nuisances obtenu en répartissant l'intensité des pics sonores sur une période de temps donnée.
- Selon RFF, la nuisance sonore est avérée jusqu'à 1,5 kilomètres des voies.
- Le passage du TGV n'engendre pas que des vibrations acoustiques, il crée aussi des vibrations dans le sol. Une incidence sur les résidences riveraines est à prendre en compte.
- Pour alimenter les caténaires en 25 000 volts à partir du réseau THT 22 5000 ou 40 0000 volts, il faut une sous-station tous les 50-60 kilomètres.
- Tous les 50 kilomètres environ, il faut aussi prévoir une aire de stockage de matériel et matériaux.
- La construction d'une LGV implique des zones de stockage de déblais.
- À raison d'une emprise de 70 à 100 mètres, ce sont 7 à 10 hectares qu'il faut sacrifier par kilomètre de voie.
- Selon RFF, « dans une configuration comme la traversée des Landes il faut de l'ordre de 30 à 40 000 m<sup>3</sup> de remblais par km dont 40 à 50% doivent provenir d'apports extérieurs ».
- Dans le cas d'un passage en remblais avec une emprise de 100 mètres, donc à la base une « entrée en terre » de 50 mètres, il faut 50 m<sup>3</sup> de remblais par mètre de ligne et d'élévation...
- Rayon de courbure minimum des voies : 7 kilomètres.
- Pente maximum : 25 à 30/1000
- RFF ne prévoit pas d'acquisition des biens bâtis au-delà de 25 mètres des « entrées en terre » des voies. C'est condamner les occupants à la réclusion dans des locaux survivrés.
- Une LGV n'évite les zones sensibles (urbanisées, parcs naturels, ZNIEFF, espaces Natura 2000) que « si des solutions moins préjudiciables mais techniquement possibles sont envisageables ».

## La grande vitesse est-elle un progrès ?



La grande vitesse n'est pas forcément un progrès social. Le progrès serait de passer moins de temps dans les transports ce qui améliorerait notablement la qualité de vie de la population.

Est-ce que la grande vitesse ferroviaire contribue de façon déterminante à diminuer le temps de transport global ? Il faut évidemment prendre en compte le temps de trajet pour rejoindre la gare la plus proche. Il faut aussi considérer la fréquence et les horaires des départs. S'il n'y a qu'un train par jour même s'il roule extrêmement vite, il ne fera gagner du temps qu'aux seules personnes qui ont un rendez-vous proche de l'heure d'arrivée.

La grande vitesse, qui n'est pas compatible avec des arrêts fréquents et qui nécessite un espacement important entre les rames, ne semble pas être de nature à constituer un réel progrès pour la majorité d'entre nous.

Quant aux « 10 000 emplois générés chaque année pendant 5 ans » grâce à la construction des voies, on peut objecter que, lors du voyage d'étude sur le site de la LGV Est offert par RFF aux élus sud bordelais, ceux qui ont accepté l'invitation n'ont pas manqué d'interroger leurs homologues sur l'incidence des travaux sur l'économie locale. Réponse : « cela a été bénéfique pour l'hôtellerie mais pour le reste, c'est très peu différent de zéro ». Là encore, les avantages sociétaux ne paraissent pas de nature à justifier un investissement de 20 milliards d'euros (sans compter les intérêts d'emprunt sur 50 ans...).

## Les LGV ne peuvent être ni du développement durable ni d'utilité publique

Si une bonne part du monde politique arrive à la conclusion inverse, c'est sûrement parce que nous ne vivons pas sur la même planète. Lorsque les uns parlent environnement et qualité de vie, les autres pensent « grande métropole », « centre de décision économique et politique ». La présentation qu'a faite Philippe Madrelle du projet de LGV lors de la réunion du Conseil général du 24 juin 2010 illustre parfaitement cette vision des choses :

- LGV SEA : connexion ferroviaire à grande vitesse entre le nord et le sud de l'Europe.
- Le projet rapproche la Gironde des grands centres de décision.
- La LGV et le projet Euratlantique confortent la dimension métropolitaine de l'agglomération.

A l'évidence, ce ne sont pas là les soucis majeurs de la majorité des Aquitains ?

## LGV, pour des métropoles toujours plus importantes

L'Etat et les grands politiciens régionaux évoquent sans cesse la LGV comme un projet d'utilité publique. Doit-on forcément croire en cet axiome, et quels avantages peut-on attendre d'une LGV sur nos territoires ?

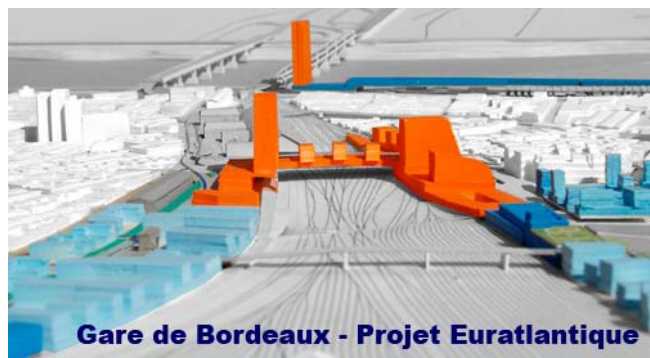
Dès 2001, dans le bilan LOTI du TGV Atlantique (Paris, Le Mans, Tours), le rapporteur Jean Noël Chapulut (CGPC) relevait que son impact sur l'aménagement du territoire est peu perceptible et que « le TGV semble agir plus sur les conditions de l'activité que sur l'évolution de l'emploi ».

L'emploi, notamment dans le secteur tertiaire, n'est pas pénalisé par ce que les tenants des LGV définissent comme un enclavement puisque des métropoles comme Bordeaux, et encore plus Toulouse, non desservies par la LGV, ont montré des évolutions, dans les emplois dits supérieurs, entre 1990 et 1999, respectivement supérieur à 15% et 30%.

### L'emploi peut se passer des LGV.

Plus récemment une étude des impacts de la LGV Est sur Reims et sa région soulignait « qu'une infrastructure (ex LGV) ne peut avoir un effet structurant que si le tissu socioéconomique est capable de l'intégrer... », et que « les effets de la LGV ne se manifestent qu'en présence de potentialités locales ».

De telles potentialités ne peuvent émerger qu'autour et dans les métropoles (Bordeaux, Toulouse...) ; cependant, elles ne pourront éclore et profiter aux localités intermédiaires, de petite et moyenne importance, qui font nos territoires.



Gare de Bordeaux - Projet Euratlantique

### Une ville peut être attractive sans avoir de LGV.

Prolongeant en cela une analyse du magazine Les Echos.fr du 1<sup>er</sup> juillet 2010, à partir d'une étude menée par l'Université Paris-Dauphine sur les villes préférées des Français, on peut découvrir que les grosses métropoles du Sud (Toulouse, Montpellier...), et

## Au travers de nos territoires, en travers des voies naturelles



C'est bien la énième fois que les hommes décident de descendre ou remonter cette vallée de la Garonne. Route de l'étaïn, Chemin Gallien, Chemin du Roy, route nationale, chemin de fer Bordeaux-Sète, autoroute A 62 et, pour demain, les menaces de la LGV. Tout cela sur 5 Kms de large et toujours en travers des circonvolutions naturelles, parallèles aux cours d'eau qui, venus du plateau landais, arrosent nos terrasses des Graves.

Ces voies de communication qui, autrefois amenaient la vie, aujourd'hui divisent, séparent et éloignent. Saucissonnage des territoires ! Nous avons l'exemple extraordinaire de Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans, découpés en fines tranches, comme des tomates. Et bientôt ce sera le tour d'Ayguemorte, de Saint-Selve et de Saint-Michel-de-Rieufret. Ainsi, entre les ronds-points et les ponts, il ne manquera plus que les maisons... pour écouter le progrès passer.

Dans un contexte encore rural, il y eut dans les années 70 les chantiers de l'autoroute puis de la rocade. Au-delà des tracés, ce furent les gravières, et encore des gravières, par la suite assez fréquemment remblayées avec des gravats, des déchets... ; dans certains intervalles, quelques entreprises à la qualité environnementale contestable sont venues s'installer... et puis le bruit de l'autoroute... et l'urbanisation, comme ailleurs... Quand nous aurons achevé de découper le territoire en lanières, imperméabilisé les sols, pollué les nappes phréatiques superficielles et épuisé celles plus profondes, la Très Grande Vitesse nous permettra toujours d'aller, dans un temps record, vérifier qu'ailleurs des hommes commettent les mêmes erreurs.

## Transport de proximité et LGV

La métropolisation de Bordeaux prévoit un accroissement conséquent de sa population (1 million d'habitants) et les programmes de « densification de l'habitat », conçus pour restreindre l'étalement pavillonnaire, n'endigueront pas l'inflation de voitures qui, chaque matin, convergent de la très grande banlieue pour venir saturer la rocade. En 2004, un aquitain sur deux était à plus de 23 minutes de son travail et un sur quatre à plus de 40 minutes. Depuis, la situation s'est encore aggravée. Il est évident que le problème ne peut être résolu que par du ferroviaire de proximité et l'on pense alors à ces lignes de trams qui, jusque dans les années 50, rayonnaient de Bordeaux jusqu'à Cadillac, Camarsac, Montussan, Léognan, Le Bouscaut, Gradignan Beausoleil, Pessac Gazinet, Arlac Mérignac, etc... Or, le kilomètre de tramway coûte entre 18 et 30 millions d'euros. Les 44 kilomètres de tram bordelais ont coûté 1,5 milliards.

**On ne peut pas tout financer ! Aujourd'hui, faire le choix des LGV c'est accepter de continuer à passer quotidiennement des heures dans les bouchons !**

certaines villes moyennes (Bayonne, Arcachon...) ont une attractivité bien plus importante que des villes comme Lille, Calais, Le Mans... pourtant mieux desservies par des LGV-TGV.

Une analyse prospective sur la LGV Perpignan-Barcelone montre là aussi l'effet « aspirant », plus que dynamisant pour les Pyrénées Orientales, au bénéfice de la grande métropole barcelonaise.

**Il semble que certains décideurs politiques aient bien compris que LGV et TGV ne seront un atout supplémentaire que pour les seules grandes métropoles comme le montre le projet Euroméditerranée à Marseille, et prochainement, Euratlantique à Bordeaux.**

C'est là que va se concentrer l'investissement urbain par des centaines de milliers de bureaux, de commerces et de logements, la LGV n'étant que « l'accélérateur » d'un processus économique qui va encore accroître le déséquilibre de la métropole girondine au détriment du tissu régional et local.

**Les LGV favorisent et accélèrent la concentration urbaine au détriment des zones rurales laissées à l'abandon.**

La Communauté de Communes de Montesquieu supportera au final les inconvénients de l'infrastructure LGV (coupure du territoire, travaux sur plusieurs années, dépréciation du foncier, nuisances environnementales...) pour devenir à terme la « grande banlieue » du pôle économique qui profitera préférentiellement à Bordeaux et à la CUB.

Les sommes englouties dans la LGV par l'État, les Conseils Régionaux, les Conseils Généraux... (plus de 20 milliards d'euros), et l'afflux de capitaux au seul bénéfice de la métropole bordelaise, seront détournées des véritables enjeux sociaux, notamment en matière de transports de proximité (TER, amélioration des lignes ferroviaires existantes et leur extension dans les territoires..., transports collectifs périurbains...).

Nous devons subir la double peine : financer sur nos impôts un projet de LGV qui asséchera et détruira nos territoires, et ne favorisera que le phénomène de métropolisation.

## LGV : Cela va nous coûter cher !

Ainsi qu'il est rappelé dans le protocole de financement de la branche Tours/Bordeaux, le projet de LGV Sud Europe Atlantique (LGV SEA) est un ensemble composé de 3 branches : Tours/Bordeaux, Bordeaux/Toulouse et Bordeaux/Espagne.

Coûts : (évaluation 2009)

**Tours/Bordeaux : 9 milliards d'euros**  
**Bx/Toulouse + Bx/Espagne : 10 milliards d'euros**  
 (Bordeaux/Toulouse était évalué à 2,9 milliards en 2005 et Bordeaux/Espagne à 4,2 milliards en 2008).

Se greffent sur le projet LGV SEA :

**Poitiers/Limoges 1,2 milliards d'euros**  
**Desserte du Béarn 1 milliard d'euros**

**Soit un total de plus de 20 milliards d'euros**

Financement

Pour Tours/Bordeaux, le protocole de financement, en cours d'élaboration, prévoit la répartition suivante :

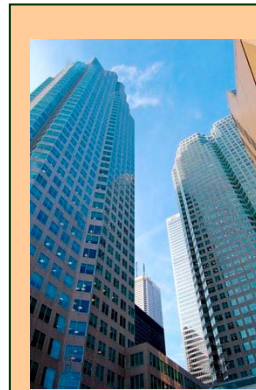
- 26% de la facture pour le concessionnaire (Vinci)
- 22,5% pour l'État, 26% pour RFF, 0,2% pour l'Europe
- 22% pour les collectivités territoriales

**Les remboursements d'emprunts courent sur une période de 50 ans.**



20 milliards d'euros pour construire les LGV, ça représente quoi ? Une pile de billets de 20 euros qui ferait 100 kilomètres de haut, soit plus de 10 fois la hauteur de l'Himalaya ! Mis bout à bout, on irait presque de la terre à la Lune ! Cela a de quoi laisser rêveur... Non ?

**De grands élus ont voulu les LGV** ; d'autres, qui leur sont inféodés, ont emboîté le pas. Les élus de terrain ont été très désagréablement surpris et vexés de la condescendance et du mépris que RFF manifeste à leur égard. Demain, lorsque RFF aura passé le relais au concessionnaire privé chargé de construire les lignes, les mêmes n'ont pas fini de voir leurs sollicitations butter sur des : « impossible techniquement et financièrement ». Soyez assurés que, ce jour là, les grands élus seront aux « abonnés absents ».



## Mégalopolis

« Les coûts de Megalopolis grandissent encore plus vite que sa taille. A tout prix, il faut faire venir plus d'énergie, plus d'eau. Il faut assurer le transport des vivants, se débarrasser des résidus. Megalopolis est une cité assiégée, mais elle ne l'est que par sa propre masse. Aussi ne peut-elle être sauvée que par le sacrifice, chaque jour plus poussé, de ses libertés. »

Extrait de : CHARBONNEAU Bernard, 2002 (1969), Le jardin de Babylone, Paris, Éditions de l'Encyclopédie des nuisances 263p.

## Pour un progrès partagé :

Dans le cadre du projet GPSO, deux débats publics ont été organisés par l'Etat. Ils ont permis de constater une très forte opposition de la population à la construction de nouvelles lignes à grande vitesse. Cette opposition est totalement ignorée par les pouvoirs publics dont l'action échappe à tout contrôle démocratique.

Aujourd'hui, nous en appelons simplement au bon sens pour que les sommes monstrueuses qui vont être investies dans les transports le soient dans l'intérêt général des populations.

Nous souhaitons un projet qui améliore le quotidien du plus grand nombre, qui soit économe en espace naturel et en énergie, qui soit performant et régulièrement entretenu et enfin qui soit plus intégré et doux pour les riverains.

**Ce projet, pour qu'il soit un réel progrès, doit améliorer le présent tout en préservant l'avenir.**

Nous pensons que cela passe nécessairement par l'utilisation des voies existantes qui peuvent être très largement modernisées. Les études indépendantes qui ont été réalisées nous donnent raison.

Il nous appartient de faire que ce projet nuisible, ruineux et destructeur se transforme en un projet respectueux des populations et de leurs besoins.

C'est maintenant et ensemble que nous devons agir, de Bordeaux à Toulouse et de Bordeaux au Pays-Basque.

## Contacts des associations :

**LGVEA** - Association Landes Graves Viticulture Environnement en Arruan  
 2, avenue du 8 mai 33650 Saint Médard d'Eyrans  
 Tél.: 09 61 32 03 59  
 E-mail : lgv.environnement.arruan@gmail.com  
 Blog: <http://lgvea.over-blog.com>

**ADEC** - Association pour la Défense de l'Environnement de Cadaujac  
 109, chemin de Paté, 33140 Cadaujac  
 Tel. : 05 56 72 62 44

**LGPE** - Landes Graves Palus Environnement  
 712 Domec, 33650 Saint-Morillon  
 Tél. : 05 56 20 38 94  
 E-mail : lgpe@lgpe.fr  
 Web : <http://lgpe.fr>

**Pétition : <http://www.vigilance-lgv.fr>**

## Sites institutionnels :

RFF : <http://www.rff.fr>

GPSO : <http://www.gpso.fr>

Débats publics :

<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lgv-bordeaux-toulouse>

<http://www.debatpublic-projetferroviaire-bordeaux-espagne.org>